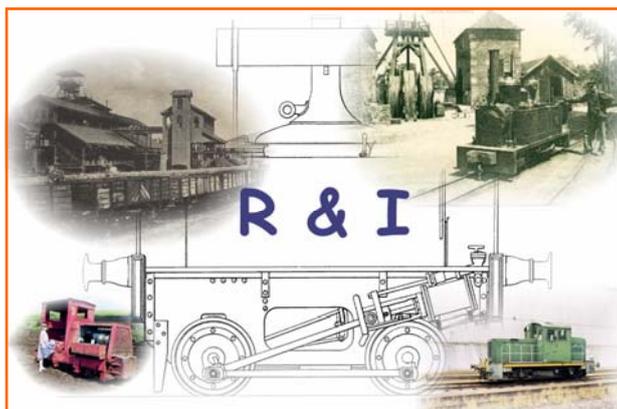


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°7

Mars 2002
Parution Trimestrielle
Prix : 7,62 Euros (50 FF)

Histoire des chemins de fer des Mines de Blanzzy

Les affleurements de houille du secteur de Blanzzy et du Creusot sont connus depuis des temps immémoriaux. Pour preuve, le constat administratif de l'exploitation de la houille ou charbon de terre dans le bassin de Blanzzy (Saône et Loire) qui remonte au XVIème siècle : la première mention en est faite dans un acte notarié de 1509



L'embranchement ferroviaire à voie de 800 mm desservant les puits Sainte Elisabeth à Montceau les Mines vers 1880. (Document La Mine et les Hommes ; DR).

concernant l'amodiation d'une terre à tirer du charbon au Crosot (lieu qui deviendra ultérieurement Le Creusot). Plus tard, d'autres documents mentionnent les droits des seigneurs sur des terriers du Plessis, d'Ocle, Montcenis, Torcy au XVIème et XVIIème siècles. A cette époque, le Montceau n'est encore qu'une simple ferme. L'extraction restera longtemps insignifiante en raison des débouchés commerciaux purement locaux à savoir les forges marécales des localités voisines.

La première concession minière, dite mine de Montcenis, est accordée le 19 mars 1769 à Monsieur de Lachaise. Elle concerne un territoire considérable

d'environ 125 km² (31 lieues carrées) englobant les territoires du Creusot, de Blanzzy et allant jusqu'à Gueugnon. La production charbonnière commence à augmenter à partir de 1782, date de la création de la Fonderie Royale de Canons établie au Creusot, dite Forges et Fonderie d'Indret, Montcenis et la Chaussade.

Cette société, alors représentée par M De Wendel de Hayange, possède un actionnaire prestigieux en la personne de Louis XVI. L'établissement du Creusot comporte alors des hauts fourneaux au coke pour la fonte des minerais de fer - une première en France - et des machines à vapeur verticales du système Watt. Ces différents équipements nécessitent, bien sur, une grande quantité de houille pour leur fonctionnement. C'est en 1786, que cette fonderie change de nom pour devenir la Société du Creusot, Perrier-Bettinger et Compagnie.



Sur le port de Montceau les Mines vers 1900, des wagons à voie de 800 mm sont en cours de chargement en charbon lavé (collection privée, DR)

ceux-ci doivent être tous orientés dans le même sens. Une fois attelés entre eux au moyen de la chaîne située au centre de la traverse de tamponnement, ils semblent imbriqués les uns dans les autres. Plus tard, le système d'articulation de la caisse basculante au châssis primitif est modifié afin de rendre celui-ci plus efficace et surtout plus solide. L'attelage de ces wagons restera toujours une opération très dangereuse pour l'homme en raison de la configuration des extrémités des wagons. Dès l'origine, l'ensemble des wagons à caisse basculante semble avoir été construit par les ateliers de la Compagnie des Mines de Blanzly.

L'utilisation de dés en pierre en lieu et place de traverses de bois pour maintenir les rails empêche les chevaux de faire des chutes ou de déraper sur le bois humide. Les principes de construction des voies sont similaires à ceux des chemins de fer contemporains en cours d'établissement : Saint Etienne à Lyon (1828) ; La Querillière à Roanne (1829). Au fur et à mesure des aménagements et des extensions, les voies faiblement armées en rails de fer de 5 kg / m sont équipées de rails de 10 kg / m. Les dés en pierre sont remplacés par des traverses en bois noyées dans le sol pour ne pas gêner la marche des chevaux.



L'embranchement des puits Lucy vers 1880. On aperçoit le cheval de trait préposé à la manœuvre des wagons sous les trémies de chargement, et on notera le faible armement de la voie (Document La Mine et les Hommes ; DR).

Les évolutions du champ des exploitations charbonnières, par élimination de la concurrence et rachat des concessions voisines par les Mines de Blanzly, entraînent la fermeture de certains puits. Les réseaux de chemins de fer à voie de 800 mm en subissent les conséquences. Ainsi, le chemin de fer de Montmaillot cesse d'être exploité vers 1841, le chemin de fer du Ragny vers 1852, celui de l'Ouche Douhères vers 1855 et celui des Angliers vers 1857.

L'ouverture de nouveaux puits nécessite quant à elle :

- Le prolongement du chemin de fer de Lucy vers le puits Lucie n°3 en 1835 et le puits du Magny en 1855 (1.000 m de voies).
- Le prolongement du chemin de fer du Montceau vers les nouvelles installations d'extraction aux puits Ravez (Sainte-Marie), Sainte-Hélène, Saint-François, Sainte-Elisabeth et Cinq Sous, tandis que la desserte du puits de la Pelouse est abandonnée.

4 La réorganisation du réseau à voie de 800 mm



Le port de Montceau les Mines vers 1910. On aperçoit les wagons à voie de 800 mm sur les estacades de chargement des péniches (Collection privée, DR)

Dès 1845, les Mines de Blanzly sont confrontées à l'évolution des besoins de la clientèle au niveau du charbon : qualité, propreté, taille des morceaux, etc... Il devient nécessaire de construire des installations aptes à laver et trier le charbon, le cribler, le cokéfier, agglomérer les fines...

Ces investissements conséquents ne peuvent pas être multipliés par le nombre de puits. Aussi, les Mines de Blanzly décident de concentrer la construction de ces installations à un seul et même endroit, approximativement au centre de gravité du champ d'exploitation : le Montceau. Sont successivement construits et mis en service la

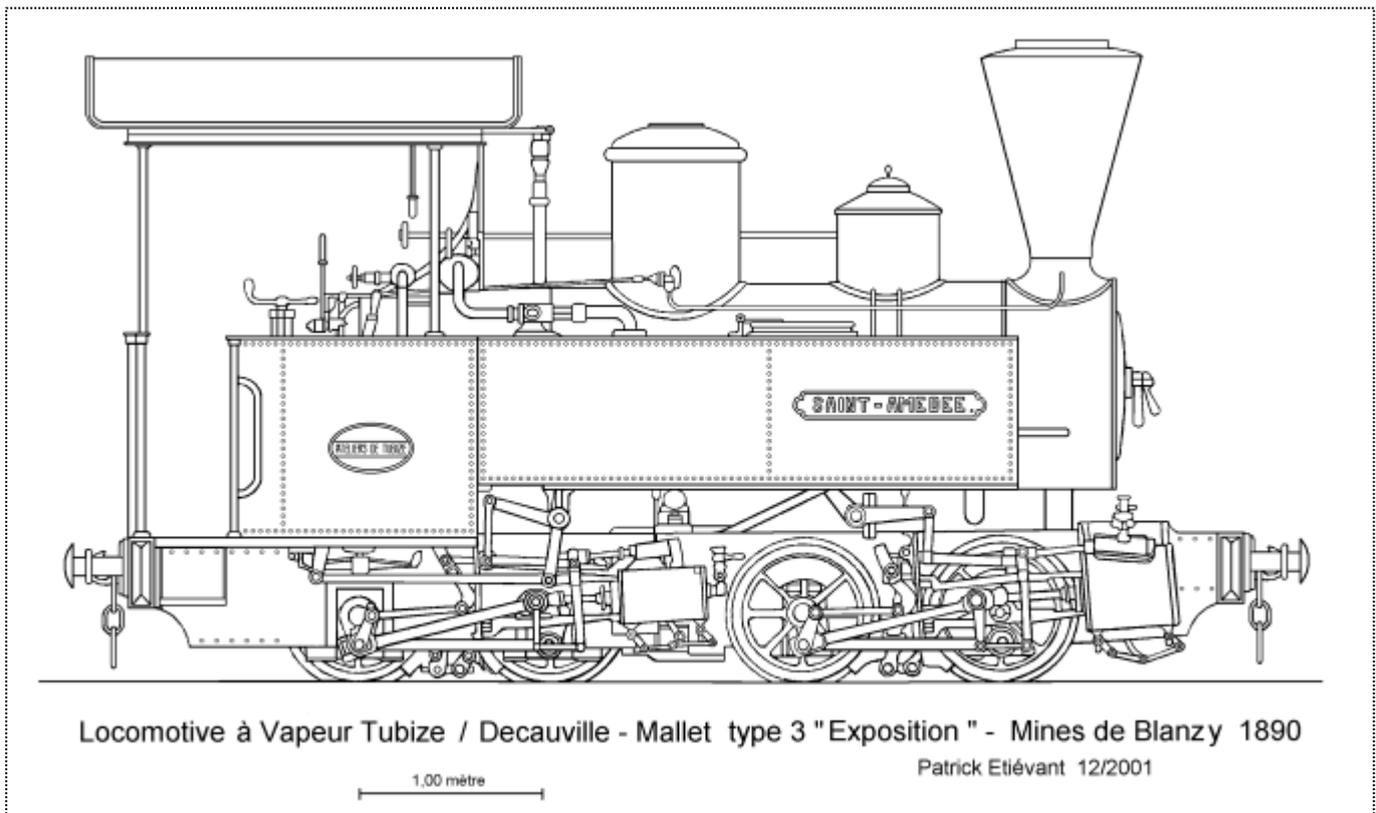
Malheureusement, si ces deux locomotives sont effectivement plus puissantes que les autres du fait de leur moteur et de leur masse, certaines de leurs caractéristiques techniques ont de très fâcheuses conséquences sur la tenue des voies :

- Un entre-axe d'essieux trop important (+ 0,45 m par rapport aux 020T Schneider), ce qui génère un problème d'inscription dans les courbes et une usure des rails
- Un poids sur l'essieu moteur (arrière) de 8.300 kg (le double environ des 020T Schneider), ce qui entraîne l'écrasement des rails et une déformation de la rectitude des voies

De ce fait, elles sont peu appréciées par les Mines de Blanzy.

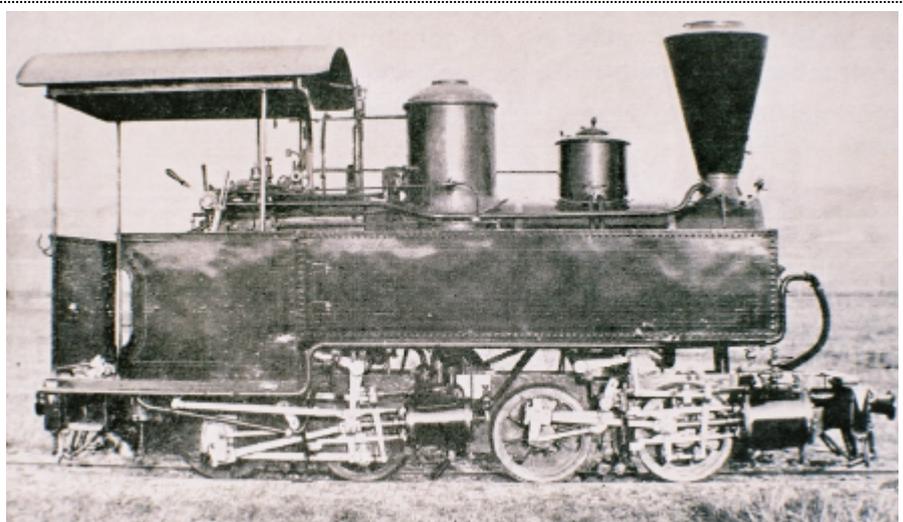
12 Les locomotives Mallet Decauville

En regard de l'échec relatif des locomotives S.A.C.M, et en prévision de la mise en exploitation du Puits Saint-Louis (1889), les Mines de Blanzy cherchent une solution plus rationnelle compte tenu de leur besoin en locomotives à forte puissance.



La Société Decauville propose ses célèbres locomotives Mallet 020+020T type 3 sur le modèle utilisé durant l'Exposition Universelle de Paris en 1889. La solution technique avancée par Decauville semble répondre aux besoins de la Mine puisque la charge à l'essieu et l'entre-axe des essieux de chaque truc moteur sont voisins de ceux des 020T Schneider.

L'affaire est rapidement conclue et deux exemplaires neufs de ce type de Mallet sont approvisionnés en 1890, fabriqués en sous-traitance par Les Ateliers de Tubize en Belgique.



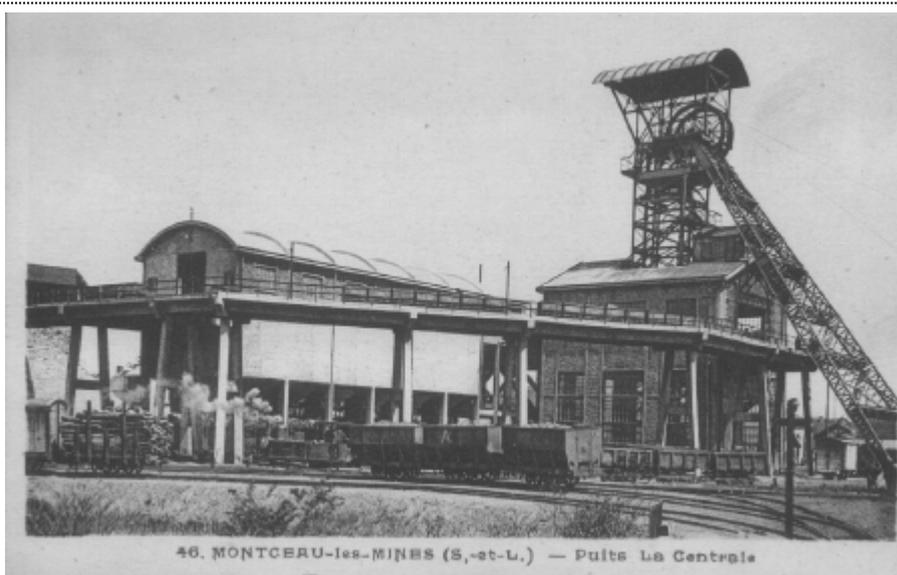
Vue en élévation d'une Mallet Decauville type « Exposition ». Celles des mines de Blanzy étaient exactement identiques, hormis les caisses à eau latérales à la chaudière un peu plus courtes (photographie DR).

Grâce à cet apport de matériel entre autres, la production de houille des Mines de Blanzky, de l'ordre de 2 Millions de tonnes en 1913, passe ainsi à environ 3 Millions de tonnes en 1917.

La locomotive 030T Corpet Louvet donnant satisfaction, deux exemplaires du même type sont achetés en 1919 pour permettre d'absorber le surcroît de trafic occasionné par la mise en service du Puits de la Centrale (nouveau puits d'extraction).

Avec le recul ces excellentes machines Corpet Louvet seront sujettes à des critiques compte tenu de leurs mauvaises interactions avec les voies ferrées :

- Charge par essieu trop élevée : 8 tonnes au lieu de 5,5 tonnes pour une Mallet Tubize (similaire aux 7 à 8 tonnes par essieu des fameuses SACM défectueuses !)
- Empattement rigide de 2,20 mètres trop important

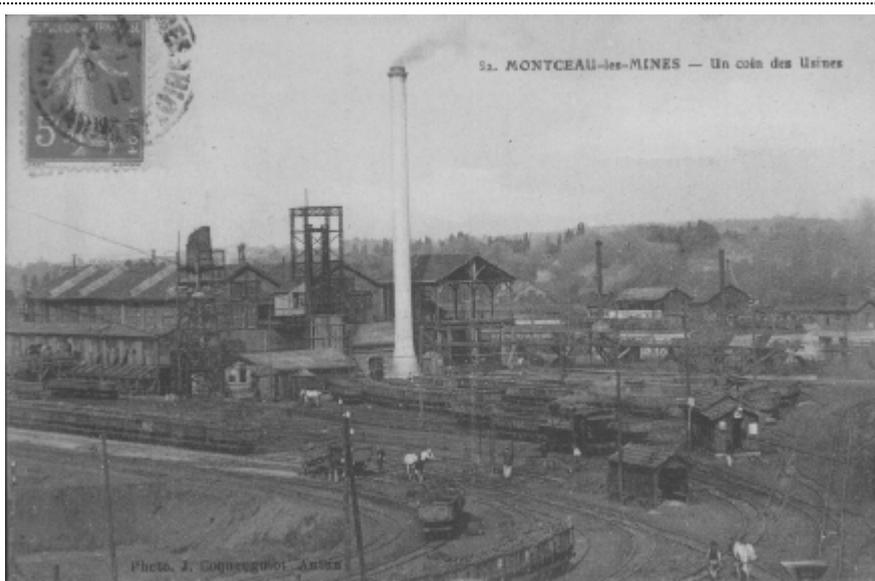


Le puits de la Centrale vers 1925. Une 020T Schneider évolue sous les installations de traitement du charbon. On note la présence de wagons pour transporter la houille, mais aussi de wagons couverts ou de bagnoles pour le transport des bois d'étaie. (Collection privée, DR).

18 L'apogée du réseau à voie de 800 mm en 1920

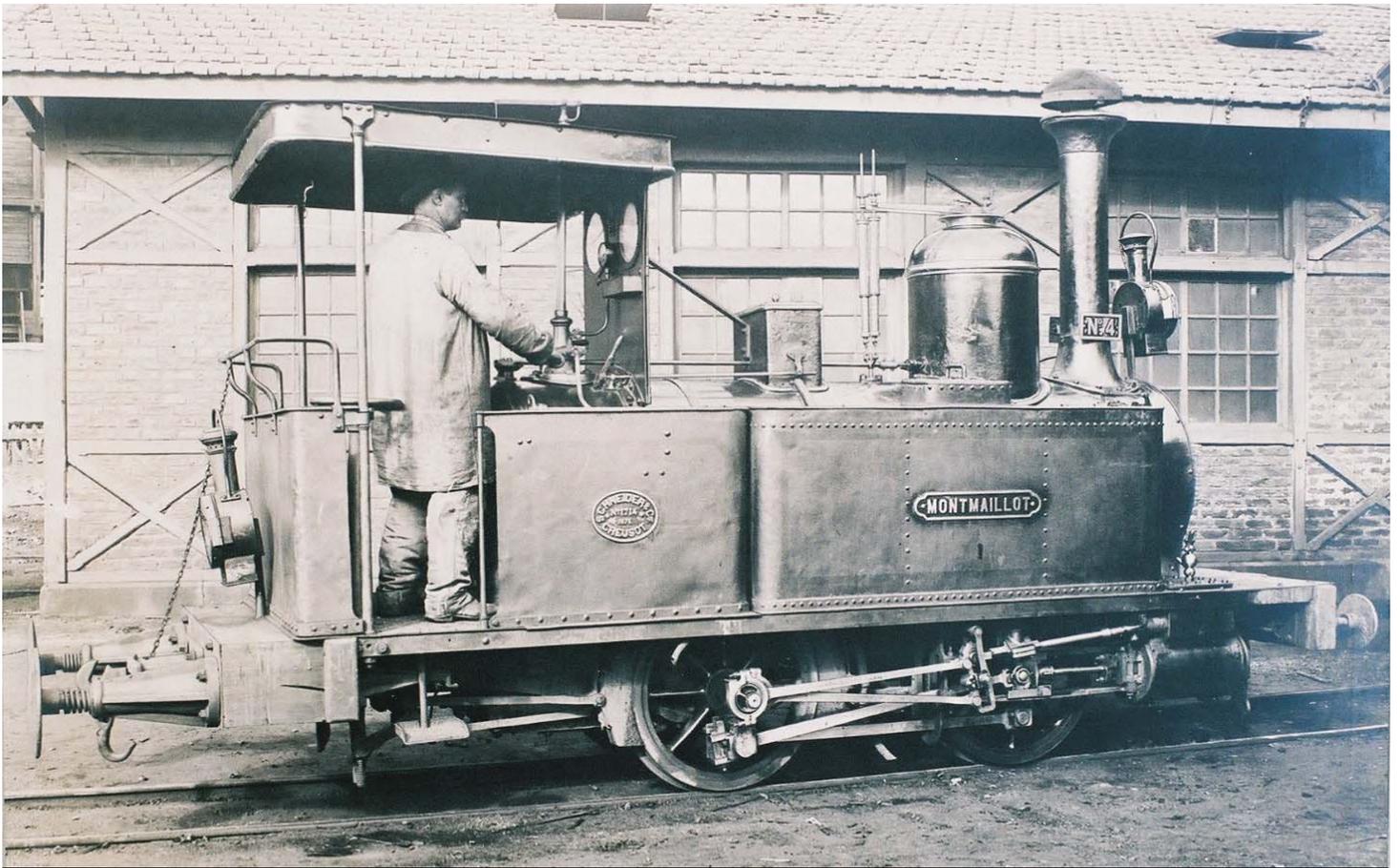
La situation en 1920 pour la voie de 800 mm est alors la suivante :

- 25 locomotives de 8 types différents, dont 10 Mallet
 - 1 x 020T Neath Abbey Ironworks
 - 8 x 020T Type 50 Schneider
 - 2 x 020T S.A.C.M
 - 2 x 020+020T Mallet type 3 « Exposition » Decauville / Tubize
 - 7 x 020+020T Mallet Tubize
 - 1 x 020+020T Mallet Ateliers de Montceau Les Mines
 - 1 x 020T Pinguely
 - 3 x 030T Corpet & Louvet
- environ 1.000 wagons trémies à caisse métallique, d'une capacité de 50 hectolitres
- environ 1.000 wagons basculants, à caisse en bois, d'une capacité de 20 à 25 hectolitres,
- environ 400 wagons divers pour le transport de bois (wagons appelés « bagnoles »), fourrage, matériel... : plats à ranchers, couverts...



Cette vue du faisceau située à proximité du puits Maugrand permet de voir une Mallet Tubize en évolution vers 1900. Les chevaux restent encore utilisés pour les manœuvres (Collection privée, DR).

Après 1920, un ou deux (?) locotracteurs à essence livrés par Berliet à Vénissieux sont essayés. Du fait de leur masse réduite et de leur faible puissance par rapport aux locomotives à vapeur, les résultats sont peu concluants et l'expérience est ajournée.



Montceau les Mines (71) — 1900 — Mines de Blanzly — voie de 800 mm — Une 020T Schneider pose pour le photographe de la Mine. On note l'aspect rustique de la locomotive, notamment l'abri, les soupapes à balancés, la distribution Stephenson.... Les organes de tamponnement semblent sur dimensionnés pour une si petite machine (Document la Mine et les Hommes, DR)



Blanzly (71) — Septembre 2001 — Musée de la Mine du Puits Saint Claude, Association La Mine et les Hommes — voie de 800 mm — Sur la base des essieux d'origine retrouvés dans les magasins des Houillères de Blanzly, ce wagon tombereau de 25 hl a pu être reconstitué par les équipes du musée de la Mine de Blanzly, sur la base des plans d'époque (photographie Patrick Etievant).